Организация Объединенных Наций S/PV.7775



Совет Безопасности

Предварительный отчет

Семьдесят первый год

7775-е заседание
Четверг, 22 сентября 2016 года, 10 ч. 00 м.
Нью-Йорк

Председатель: г-н Маккалли/ван Бохемен . . . . (Новая Зеландия)

Члены:

Ангола	г-н Лукаш
Китай	г-н У Хайтао
Египет	г-н Мустафа
Франция	г-жа Руаяль
Япония	г-н Окамура
Малайзия	г-н Аман
Российская Федерация	г-н Чуркин/г-н Загайнов
Сенегал	г-н Ндиайе
Испания	г-н Ибаньес
Украина	г-н Климкин
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	г-н Джонсон
Соединенные Штаты Америки	г-н Джонсон
Уругвай	г-н Бермудес
Венесуэла (Боливарианская Республика)	г-н Рамирес Карреньо

Повестка дня

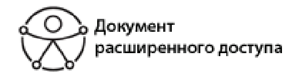
Угрозы международному миру и безопасности, создаваемые террористическими актами

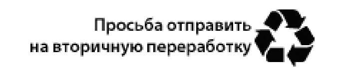
Безопасность авиации

Письмо Постоянного представителя Новой Зеландии при Организации Объединенных Наций от 16 сентября 2016 года на имя Генерального секретаря (S/2016/791)

16-29549 (R)







Заседание открывается в 10 ч. 10 м.

Утверждение повестки дня

Повестка дня утверждается.

Угрозы международному миру и безопасности, создаваемые террористическими актами

Безопасность авиации

Письмо Постоянного представителя Новой Зеландии при Организации Объединенных Наций от 16 сентября 2016 года на имя Генерального секретаря (S/2016/791)

Председатель (*говорит по-английски*): Я хотел бы тепло поприветствовать глав государств и правительств, министров и других присутствующих в зале Совета Безопасности представителей. Их присутствие на сегодняшнем заседании указывает на важность обсуждаемого вопроса.

На основании правила 37 временных правил процедуры Совета я приглашаю принять участие в этом заседании представителей Австралии, Бельгии, Болгарии, Канады, Чешской Республики, Дании, Эстонии, Финляндии, Германии, Венгрии, Ирландии, Италии, Латвии, Литвы, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Португалии, Республики Корея, Румынии, Сингапура, Словакии, Словении, Швеции, Швейцарии и Турции.

На основании правила 39 временных правил процедуры Совета я приглашаю принять участие в этом заседании Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации г-жу Фан Лю.

Сейчас Совет Безопасности приступает к рассмотрению пункта своей повестки дня.

Я хотел бы привлечь внимание членов Совета к документу S/2016/791, в котором содержится текст письма Постоянного представителя Новой Зеландии при Организации Объединенных Наций от 16 сентября 2016 года на имя Генерального секретаря, препровождающее концептуальную записку по рассматриваемому пункту.

Сейчас я предоставляю слово г-же Фан Лю.

Г-жа Фан Лю (*говорит по-китайски*): Для меня большая честь и удовольствие быть приглашенной Председателем Совета Безопасности для участия в сегодняшнем заседании.

(*говорит по-английски*)

Я хотела бы выразить искреннюю признательность Председателю Совета Безопасности г-ну Джерарду ван Бохемену, Новая Зеландия, за направленное Международной организации гражданской авиации (ИКАО) приглашение выступить в Совете по вопросам безопасности международной гражданской авиации, а также министру иностранных дел Новой Зеландии достопочтенному Маррэю Маккалли — за руководство этим заседанием.

ИКАО вносит свой вклад в осуществление Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций с 2006 года, равно как и способствует выполнению соответствующих резолюций Совета Безопасности. Я особо выделила бы, в частности, резолюции 1373 (2001), 1624 (2005) и 2178 (2014). ИКАО входит в число 38 субъектов, являющихся членами Целевой группы по осуществлению контртеррористических мероприятий (ЦГОКМ), на которую возложена задача укреплять координацию и слаженность усилий системы Организации Объединенных Наций в борьбе с терроризмом. Мы поддерживаем продуктивное сотрудничество со всеми органами Совета Безопасности, в частности с Исполнительным директоратом Контртеррористического комитета (ИДКТК).

ИКАО была создана в 1944 году в результате подписания в Чикаго Конвенции о международной гражданской авиации. Мы сотрудничаем с 191 государством-членом и промышленными партнерами в разработке и закреплении международных стандартов для гражданской авиации и рекомендуемой практики и политики в поддержку безопасности, эффективности, надежности, экономической устойчивости и экологической ответственности индустрии гражданской авиации. В 19 приложениях к Конвенции содержится более 12 000 стандартов и норм рекомендуемой практики и политики, которые применяются государствами-членами ИКАО в качестве контрольных показателей для обеспечения того, чтобы местные гражданские воздушные перевозки и правила соответствовали глобальным нормам. В свою очередь, такие согласованные национальные авиатранспортные нормы и правила способствуют сотрудничеству государств, авиакомпаний, аэропортов и других субъектов в управлении более чем 100 000 ежедневных рейсов. В настоящее время это позволяет 3,5 миллиарда пассажиров в год - что составляет примерно

10 миллионов пассажиров в день — и одной трети от общего стоимостного объема мировой торговли, перевозимой воздушным транспортом, прибывать в места своего назначения повсюду в мире безопасным, надежным и эффективным образом. Важно отметить, что к 2030 году число воздушных рейсов и пассажиров, перевозимых всемирной авиатранспортной сетью, удвоится.

ИКАО также обеспечивает безопасность гражданской авиации посредством заключения договоров. Из 19 заключенных в рамках Организации Объединенных Наций договоров о борьбе с терроризмом восемь были приняты ИКАО, в том числе, совсем недавно, Пекинская конвенция 2010 года и Монреальский протокол 2014 года. Помимо выполнения своей роли по внедрению и закреплению норм и стандартов, ИКАО проводит проверки потенциалов государств по надзору над своей гражданской авиацией в плане ее защиты и безопасности, и, опираясь на результаты такого мониторинга, ИКАО координирует меры по оказанию адресной помощи и наращиванию потенциалов.

Оказание технической помощи является одним из основных компонентов проводимой ИКАО инициативы «Не оставить позади ни одну страну», основное внимание в которой сосредоточено на оказании всем государствам содействия в удовлетворении их приоритетных нужд для достижения более значимых успехов в реализации ИКАО всех ее стратегических целей и выполнении ее задач. Главная цель оказания помощи в обеспечении безопасности авиации заключается в предоставлении государствам-членам поддержки в устранении значительных недостатков в плане безопасности, выявленных при проведении ИКАО ее Программы аудиторской проверки безопасности авиации, а также в оказании им содействия в соблюдении стандартов безопасности и реализации Стратегии ИКАО по выполнению Программы идентификации пассажиров.

В 2015 году ИКАО разработала региональный план обеспечения и содействия безопасности авиации для Африки, но, что важно, для достижения всех своих целей, поставленных в рамках этих и других усилий по оказанию технической помощи, государствам и другим международным организациям надлежит существенно активизировать работу по выполнению своих обязательств и развитию сотрудничества. ИКАО также остро сознает крайне важную связь между устойчивым социально-экономическим развитием государств и безопасностью и надежностью воздушных перевозок, поскольку на международную авиацию приходится приблизительно 3,5 процента мирового валового внутреннего продукта. По мере того, как мы стремимся вместе с нашими государствами-членами к осуществлению повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, эта роль становится как никогда важной.

Авиационная безопасность — или, точнее, предотвращение актов незаконного вмешательства в работу гражданской авиации — является одним из главных приоритетов ИКАО. Я уже упоминала о том, что стандарты ИКАО изложены в 19 приложениях к Чикагской конвенции. Приложение 17 непосредственно посвящено вопросам авиационной безопасности. В них перечислен широкий спектр мер - начиная с национальных организационных механизмов и распределения обязанностей для оценки угроз и рисков, безопасности багажа и грузов, обеспечения физической безопасности в аэропортах и реагирования на инциденты и заканчивая международным сотрудничеством, - причем этот список можно продолжать и дальше.

Широко освещенные в прессе наземные нападения в аэропортах Брюсселя и Стамбула в начале этого года стали трагическим напоминанием о тех огромных проблемах, с которыми мы сталкиваемся в деле обеспечения безопасности в общественных местах, неразрывной связи между мерами по обеспечению авиационной безопасности и безопасности на национальном уровне, а также о значительных социально-экономических последствиях терроризма. Вместе с тем, они также напоминают нам о потенциале противодействия и реагирования глобальной сети гражданской авиации. После этих нападений ИКАО оперативно разработала новые поправки к приложению 17, направленные на повышение уровня наземной безопасности в аэропортах. Предполагается, что Совет ИКАО утвердит их в ноябре этого года.

Что касается перспектив безопасности международной гражданской авиации, то в настоящее время мы считаем это направление многообещающим, но сопряженным с рядом проблем. Я рада сообщить Совету о том, что, согласно официальным данным Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности, степень эффективного применения стандартов

авиационной безопасности постепенно возрастает как на глобальном, так и на региональном уровнях. Активное сотрудничество государств под руководством ИКАО также позволяет нам дорабатывать все соответствующие стандарты, рекомендации и руководящие принципы по передовой практике с учетом факторов риска.

Еще одним весьма позитивным изменением, которое мы отметили, является беспрецедентный уровень многостороннего сотрудничества в целях поддержки инициатив по совершенствованию авиационной безопасности. В дополнение к Африканскому региональному плану ИКАО по обеспечению безопасности государства ближневосточного региона недавно приняли Эр-Риядскую декларацию, в которой подчеркивается необходимость повышения уровня безопасности авиации в этом регионе. В то же время ситуация с угрозами и рисками остается сложной и быстро меняется, в связи с чем должны меняться и меры безопасности, необходимые для их устранения.

Угрозы, связанные со стрелковым оружием, которое перевозят пассажиры, самодельными взрывными устройствами, спрятанными в багаже и грузах, и переносными зенитно-ракетными комплексами по-прежнему требуют нашего внимания. Кроме того, вопросы, вновь ставшие предметом нашей обеспокоенности, такие как наземная безопасность, кибербезопасность, системы дистанционно пилотируемых летательных аппаратов и внутренние угрозы, требуют неотложного внимания. И хотя в целом процесс эффективного применения глобальных стандартов ИКАО улучшается, пределов совершенству нет. Это особенно справедливо в отношении тех государств, в которых отсутствует национальный потенциал или действуют слаборазвитые системы и программы обеспечения безопасности гражданской авиации.

Краеугольным камнем стандартов авиационной безопасности ИКАО является обязанность каждого государства определять соответствующий государственный орган и сообщать об этом ИКАО. Эти органы несут ответственность за разработку, внедрение и поддержание национальной программы обеспечения безопасности гражданской авиации. Такие национальные структуры, обеспечивающие безопасность гражданской авиации, занимаются координацией усилий непосредственно вовлеченных в эту деятельность национальной полиции, органов разведки, таможни, иммиграции, министерств юстиции, иностранных дел, финансов, обороны и других учреждений в целях осуществления согласованной общеправительственной национальной программы обеспечения безопасности гражданской авиации. Они должны также координировать функционирование соответствующих авиалиний и аэропортов, а также служб управления воздушным движением в рамках этой масштабной национальной программы. Иными словами, авиационная безопасность на национальном уровне должна обеспечиваться большим числом субъектов, причем каждый из них должен вносить свой вклад в соответствии со своим мандатом и обязанностями. То же самое можно сказать и о ситуации на международном уровне. При этом необходимый уровень координации может носить зачастую комплексный и сложный характер, в основном из-за различий государственных координационных механизмов и их последующего воздействия на глобальную систему.

В связи с этим государства призваны содействовать обеспечению более тесного и эффективного сотрудничества всех соответствующих национальных органов. Для того чтобы добиться уделения глобальной унификации стандартов необходимого внимания на национальном уровне, ИКАО постоянно координирует свою работу с государствами-членами, ИДКТК, Всемирной таможенной организацией, Интерполом и другими членами ЦГОКМ, региональными организациями, занимающимися вопросами авиации и безопасности, и многими другими странами в целях укрепления безопасности гражданской авиации. В рамках этих усилий сквозной темой остается обеспечение государствами безопасности и мобилизации политической воли, а также укрепления национального потенциала.

Внимание, которое Совет Безопасности уделяет этой сфере, будет способствовать наращиванию усилий мирового сообщества по обеспечению авиационной безопасности, активизации политического участия государств в деле эффективного применения стандартов безопасности ИКАО и поддержке деятельности ИКАО по оказанию технической помощи государствам, которые в этом нуждаются. В предстоящий трехгодичный период 2017–2019 годов центральным вопросом в области авиационной безопасности в рамках программы работы ИКАО будет разработка нового глобального плана обеспе-

чения авиационной безопасности. К числу целей, предусмотренных в этом плане, относятся расширение технической помощи государствам в целях наращивания их потенциала и достижения более высокого уровня эффективного применения стандартов авиационной безопасности, закрепленных в приложении 17, ускорение повышения квалификации сотрудников, задействованных в области авиационной безопасности, инновационное развитие процесса и технологий в целях повышения эффективности и действенности мер по обеспечению безопасности и более широкое использование многих дисциплин в сфере авиации для повышения уровня авиационной безопасности.

В глобальном плане будут зафиксированы и согласованы цели и задачи с учетом потребностей государств, а также эффективные механизмы для отслеживания глобального прогресса. В соответствии с этим новым планом ИКАО по глобальной авиационной безопасности государства, регионы, представители этой отрасли и другие заинтересованные стороны будут объединены в рамках стратегической программы, которая обеспечит предельную ясность в отношении всех приоритетов в деле усиления авиационной безопасности. В ней будут также закреплены индивидуальные, двусторонние и многосторонние меры для выполнения этих приоритетных задач, сроки достижения результатов и последствия, которых можно ожидать в результате невыполнения обязательств. Благодаря этому ИКАО получит неоценимую поддержку в своих усилиях по достижению поставленных целей в области авиационной безопасности и эффективному содействию осуществлению резолюций Совета Безопасности и Глобальной контртеррористической стратегии.

Председатель (*говорит по-английски*): Я благодарю г-жу Фан Лю за ее брифинг.

На рассмотрении членов Совета находится документ A/2016/797, в котором содержится текст проекта резолюции, представленного Анголой, Австралией, Бельгией, Болгарией, Канадой, Чешской Республикой, Данией, Эстонией, Финляндией, Францией, Германией, Венгрией, Ирландией, Италией, Японией, Латвией, Литвой, Люксембургом, Малайзией, Нидерландами, Новой Зеландией, Норвегией, Польшей, Португалией, Республикой Кореей, Румынией, Сенегалом, Сингапуром, Словакией, Словенией, Испанией, Швецией, Швейцарией, Турцией, Соединенным Королевством Великобритании и Северной Ирландии, Соединенными Штатами Америки и Уругваем.

Совет готов приступить к голосованию по представленному на его рассмотрение проекту резолюции.

Сейчас я предоставляю слово членам Совета Безопасности, желающим выступить с заявлениями до голосования.

Г-н Мустафа (Египет) (*говорит по-английски*): Прежде всего я хотел бы выразить признательность Вам, г-н Председатель, и делегации Новой Зеландии за достойное похвал руководство работой Совета в сентябре месяце. Я хотел бы также выразить признательность Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации (ИКАО) г-же Фан Лю за ее ценный брифинг.

Вызывает вопросы выбор времени представления проекта резолюции, находящегося на нашем рассмотрении, поскольку это происходит всего за несколько дней до начала созываемой раз в три года 39-й сессии Ассамблеи ИКАО, которая будет проводиться в последнюю неделю текущего месяца. На сессию Ассамблеи соберутся все члены ИКАО для рассмотрения всех аспектов, связанных с гражданской авиацией и безопасностью воздушных перевозок.

Представление на рассмотрение сегодняшнего проекта резолюции говорит о желании вмешаться в дела ИКАО, ибо проект резолюции предполагалось принять до открытия этой сессии. Однако, согласно достигнутой членами Совета договоренности, данный проект резолюции преследует цель повысить осведомленность международного сообщества о серьезности ситуации и угрозах для безопасности гражданской авиации, а также напомнить об инцидентах, которые произошли после 2011 года. Существующая угроза в настоящее время усугубляется, и мишенями ее пагубного воздействия являются национальные экономики и межгосударственные отношения. Мы не должны забывать о серьезности этой угрозы, стремясь поощрять сотрудничество между странами, оказывать необходимую техническую помощь, обеспечивать уважение суверенитета стран и подчеркивать роль ИКАО в качестве глобального органа, отвечающего за решение этих вопросов.

Сознавая важность борьбы с террористической угрозой и обеспечения защиты своих граждан и туристов, Египет продолжает работать в тесном кон-

такте со всеми странами и с ИКАО. Я рад сообщить членам Совета, что в ходе обзора авиационной практики и процедур, проведенного недавно в аэропортах Египта в соответствии с Чикагской конвенцией о международной гражданской авиации, группа ревизоров ИКАО дала положительную оценку применению стандартных процедур обеспечения безопасности в Египте. В августе египетские власти получили официальное письмо от ИКАО, в котором отмечается прогресс, достигнутый Египтом в области обеспечения безопасности авиации. Мы надеемся, что другие страны обеспечивают аналогичный уровень безопасности.

Мы считаем, что для ликвидации угрозы для гражданской авиации необходимы коллективные усилия, направленные на всестороннюю борьбу с терроризмом посредством устранения коренных причин, приводящих к возникновению терроризма в странах, и пресечения всех его форм и проявлений. Если мы действительно настроены решительно, мы должны начать активное сотрудничество и не допускать финансирования терроризма и предоставления убежища террористам. Мы должны также пресекать любые попытки использования социальных сетей для распространения идеологии ненависти и пропаганды терроризма.

Мы должны предоставить странам инструменты для борьбы с терроризмом и оказать им необходимую помощь. Нам следует также идти в ногу с быстро меняющимися методами и ресурсами террористических групп и принять единые меры и стандарты в отношении тех стран, которые пострадали от терроризма, нанесшего удар по их экономике. Мы не должны поразному относиться к жертвам в зависимости от их происхождения; напротив, мы должны сопереживать всем жертвам терроризма. Наш моральный и политический долг состоит в том, чтобы обеспечить одинаковое отношение ко всем пострадавшим.

Наконец, мы подтверждаем приверженность Египта борьбе с бедствием терроризма на основе сотрудничества, открытости и транспарентности. Мы будем прилагать усилия, для того чтобы предложить практические меры противодействия угрозе безопасности гражданской авиации.

Председатель (*говорит по-английски*): Я ставлю сейчас проект резолюции на голосование.

Проводится голосование поднятием руки.

Голосовали за:

Ангола, Китай, Египет, Франция, Япония, Малайзия, Новая Зеландия, Российская Федерация, Сенегал, Испания, Украина, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Уругвай и Венесуэла (Боливарианская Республика).

Председатель (*говорит по-английски*): За проект резолюции подано 15 голосов. Проект резолюции принимается единогласно в качестве резолюции 2309 (2016).

Сейчас я предоставляю слово членам Совета Безопасности.

Я предоставляю слово министру иностранных дел и по делам Содружества Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии Его Превосходительству г-ну Борису Джонсону.

Г-н Джонсон (Соединенное Королевство) (*говорит по-английски*): Я весьма признателен г-же Фан Лю за ее всеобъемлющий брифинг, проведенный от имени Международной организации гражданской авиации. Соединенное Королевство искренне приветствует единодушное принятие резолюции 2309 (2016), которое стало возможным благодаря решительным и единым действиям Совета. Это первая в истории резолюция, в которой особое внимание уделяется угрозе, создаваемой террористами для гражданской авиации, что свидетельствует о нашем общем стремлении защитить наших граждан от нарастающей опасности. Мы прошли долгий путь с того момента, когда первый регулярный коммерческий рейс вылетел из Флориды более 100 лет назад. Сегодня свыше трех миллиардов пассажиров ежегодно пользуются воздушным транспортом, и сегодня наша цель - сохранить их жизни.

Нам стоит вспомнить лишь некоторые недавние трагические события, чтобы осознать неотложность нашей задачи. Нападения на аэропорты в Брюсселе и Стамбуле, крушение самолета российской авиакомпании «Метроджет» в небе над Синаем в прошлом году, а также произошедший в феврале взрыв на борту самолета авиакомпании «Даалло Эйрлайнз», совершавшего рейс из Могадишо. Все эти трагедии свидетельствуют о серьезной угрозе для международного мира и безопасности. Все они стали суровым напоминанием о том, что гражданская авиация сталкивается с растущей угрозой со стороны терро-

ристов, которые неустанно пытаются найти слабые звенья в нашей коллективной защите. Необходимо признать очевидное: мы все зависим друг от друга в деле обеспечения безопасности воздушных перевозок. Ни одна страна не может в одиночку гарантировать безопасность деятельности, которая по своей природе носит глобальный характер. Именно поэтому столь важно принимать меры здесь, в Совете Безопасности, - на глобальном уровне.

В принятой сегодня резолюции Совет Безопасности решительно призвал все международное сообщество к действиям. В данной резолюции предусматривается принятие конкретных последовательных мер. В ней также четко указывается на то, что меры предосторожности необходимо адаптировать к меняющейся тактике террористов. В резолюции Совет призывает все страны соблюдать стандарты безопасности, установленные Международной организацией гражданской авиации. И мы также признаем, что в рамках коллективного выполнения этой задачи всеми странами нередко будет требоваться помощь. Необходимо будет целевое развитие потенциала, проведение профессиональной подготовки и оказание других видов технического содействия. На мой взгляд, такую помощь следует оказывать при полном понимании того, что защита гражданской авиации является жизненно важной задачей для всех нас.

Наконец, за последние два года Совет Безопасности принял ряд мер по противодействию террористической угрозе. По мере изменения характера этой угрозы менялись и наши ответные меры. Мы стремимся дать отпор новой террористической организации ДАИШ. Мы также предпринимаем шаги для борьбы с таким явлением как иностранные боевики-террористы. Мы пытаемся блокировать - или иным образом перекрывать - многочисленные каналы финансирования терроризма. Данная резолюция представляет собой еще один важный шаг вперед в этой общей борьбе. В ней предлагается всеобъемлющий подход к защите гражданской авиации от актов терроризма, что свидетельствует о стремлении всего международного сообщества обеспечить безопасность наших граждан.

Соединенное Королевство надеется на полное осуществление резолюции, поскольку члены Совета единодушно ее поддержали. Для этого потребуется сотрудничество с нашими партнерами как на национальном, так и на международном уровнях. Мы также приветствуем намерение Совета продолжать заниматься этим важным вопросом. Террористы не оставят попыток нападений на гражданскую авиацию, поэтому и мы не должны прекращать совместных усилий, с тем чтобы препятствовать осуществлению их злонамеренных действий. Воздушный транспорт предоставил человечеству одну из величайших свобод в истории, и эта резолюция поможет нам и впредь пользоваться этой свободой в условиях безопасности.

Председатель (*говорит по-английски*): Сейчас слово предоставляется министру национальной безопасности Соединенных Штатов Америки Его Превосходительству г-ну Джею Джонсону.

Г-н Джонсон (Соединенные Штаты Америки) (*говорит по-английски*): Прежде всего мы выражаем признательность Соединенному Королевству и министру Соединенного Королевства Джонсону за привлечение внимания к важному вопросу авиационной безопасности. Я благодарю министра Джонсона за его руководящую роль в этом вопросе. Я хотел бы также дать высокую оценку работе Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и ее Генерального секретаря г-жи Лю по обеспечению авиационной безопасности. В связи с этим мы с удовлетворением отмечаем проведение этого заседания и приветствуем единодушное принятие резолюции 2309 (2016).

По моему мнению, обеспечение авиационной безопасности является неотложным вопросом в современном мире. В резолюции, которую мы только что приняли, совершенные в последнее время террористические нападения на гражданскую авиацию рассматриваются как проблема, вызывающая серьезную озабоченность. Мы согласны с такой характеристикой. Для Соединенных Штатов поворотным моментом в истории авиационной безопасности стали события 11 сентября 2001 года. В результате тех событий было создано новое правительственное учреждение, в ведении которого находятся вопросы транспортной безопасности, - Управление по безопасности на транспорте (УБТ). Сегодня УБТ является правительственным учреждением Соединенных Штатов, наиболее часто взаимодействующим с общественностью, - практически на ежедневной основе. Реальность такова, что сегодня угроза для международной авиационной безопасности, в том числе террористическая угроза, присутствует постоянно. Не-

давние нападения показали, что террористическая угроза для авиационной безопасности и безопасности аэропортов сегодня велика, как никогда. Как отмечается в резолюции, террористические организации продолжают рассматривать гражданскую авиацию в качестве привлекательной мишени для нападений. Это полностью соответствует оценкам нашего правительства. Террористические организации не оставляют попыток использовать возможные бреши в наших системах авиационной безопасности.

Хорошей новостью является то, что в последние годы международное сообщество предприняло значительные шаги для укрепления авиационной безопасности и восстановления доверия населения к авиации. В этом плане предстоит еще многое сделать. В Соединенных Штатах УТБ, возглавляемое Питером Нефенгером, вновь подтвердило свою миссию по обеспечению авиационной безопасности. Наши авиакомпании поддерживают эти усилия. Два года назад мы усилили меры авиационной безопасности в международных аэропортах, из которых совершаются полеты в Соединенные Штаты. Я с удовлетворением отмечаю, что другие страны приняли аналогичные меры.

После произошедшего в прошлом году крушения самолета компании «Метроджет», выполнявшего рейс 9268, мы сосредоточили внимание на повышении уровня безопасности пассажиров, багажа, грузов и других предметов, попадающих на борт самолетов, направляющихся в Соединенные Штаты. Мы активно занимаемся разработкой новых технологий по обеспечению авиационной безопасности для отслеживания существующих угроз и направляем на эти цели соответствующие инвестиции. Наш Конгресс также разрешил нам безвозмездно передавать в пользование другим странам оборудование для обеспечения авиационной безопасности.

Сократив за несколько лет число сотрудников УТБ, мы обратили вспять эту тенденцию и вновь увеличиваем его штат. Мы перевели большое число частично занятых сотрудников УТБ на полную занятость. Мы увеличиваем число собак, обнаруживающих взрывчатые вещества, в составе служб авиационной безопасности. Мы приступили к реализации программы под названием *TSA Precheck*, в рамках которой пассажирам предлагается пройти предполетную проверку личных данных.

Несмотря на увеличение объема воздушных перевозок в Соединенных Штатах и, как следствие, увеличение времени ожидания предполетного досмотра в контрольно-пропускных пунктах аэропортов, в этом году мы отказались сокращать время ожидания в ущерб авиационной безопасности. В настоящее время мы стремимся заключать соглашения с другими странами о нахождении сотрудников воздушной безопасности на борту коммерческих рейсов в тех случаях, если Соединенные Штаты являются пунктом отправления или назначения. Мы активно работаем над заключением с правительствами стран договоренностей о предварительном досмотре, в соответствии с которым сотрудники нашей таможни несут службу за рубежом для проверки пассажиров до посадки на борт самолетов, совершающих рейсы в Соединенные Штаты.

Мы призываем другие государства вновь подтвердить свою приверженность делу обеспечения авиационной безопасности. Как отметил министр Джонсон, все мы зависим друг от друга в этом вопросе. Мы призываем активизировать обмен информацией о передовых методах обеспечения авиационной безопасности между странами, а также призываем другие страны продолжить инвестиции в разработку технологий обеспечения авиационной безопасности. Давайте будем и впредь продолжать стандартизацию практики обеспечения авиационной безопасности в рамках ИКАО.

Соединенные Штаты Америки решительно выступают за полное осуществление только что принятой резолюции и призывают другие государства делать то же самое. Эта резолюция предоставляет нам важную возможность подтвердить нашу приверженность обеспечению авиационной безопасности и поощрять глобальные стандарты, с тем чтобы реагировать на меняющуюся террористическую угрозу. Резолюция 2309 (2016) направляет четкий сигнал о том, что безопасность международных полетов — это вопрос, который входит в сферу компетенции Совета Безопасности. В резолюции содержится обращенный ко всем государствам призыв сотрудничать с действующими структурами Организации Объединенных Наций в разработке более эффективных международных стандартов авиационной безопасности. В резолюции Совет призывает государства безотлагательно принимать меры по устранению любых пробелов или уязвимости, а также энергично и оперативно принимать меры для

ликвидации угроз международным рейсам. Я отмечаю, в частности, положение резолюции, в котором содержится призыв к государствам

> «обеспечивать, чтобы такие меры разрабатывались с учетом потенциальной роли тех, кто имеет специальный доступ к участкам, знаниям или информации, которые могут помочь террористам в планировании или совершении нападений» (*резолюция 2309 (2016), пункт 6 (c)*).

Мы будем продолжать сотрудничать с Организацией Объединенных Наций, нашими международными партнерами и ИКАО в деле укрепления стандартов, с тем чтобы и впредь обеспечивать надежность и безопасность глобальной авиационной системы.

Председатель (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово Ее Превосходительству г-же Сеголен Руаяль, министру экологии, энергетики и морских ресурсов Франции, куратора вопросов, касающихся международных отношений по вопросам климата, и Председателя двадцать первой сессии Конференции Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата.

Г-жа Руаяль (Франция) (*говорит по-французски*): Как Совету Безопасности известно, Франция вновь подверглась жестоким и кровавым террористическим нападениям. В связи с этим я хотела бы поблагодарить председательствующую в Совете Новую Зеландию и Соединенное Королевство за организацию этого заседания Совета на уровне министров, посвященного вопросу авиационной безопасности. В мои полномочия министра входит надзор за сухопутным, железнодорожным и воздушным транспортом.

Я хотела бы поблагодарить Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации за ее весьма содержательное выступление относительно уязвимости гражданской авиации и возможных путей улучшения положения дел в этой сфере. Я хотела бы с удовлетворением отметить многие усилия, которые, как она упомянула в своем брифинге, эта организация прилагает для обеспечения авиационной безопасности. Я заверяю ее в том, что Франция будет и впредь поддерживать ее в этой работе.

Террористы впервые напали на гражданскую авиацию в Энтеббе в 1976 году, и затем в последние несколько десятилетий были совершены другие кровавые нападения на гражданскую авиацию, в результате которых погибли тысячи людей. Несмотря на значительное усиление мер безопасности, эта угроза по-прежнему присутствует и сохраняет свою актуальность, как это справедливо отметил г-н Борис Джонсон и подтвердил г-н Джей Джонсон, министр национальной безопасности. Группировка ДАИШ взяла на себя ответственность за нападение, в результате которого 31 октября на Синайском полуострове потерпел катастрофу борт 9268 авиакомпании «Метроджет» и погибли 224 человека. В Сомали организация «Аш-Шабааб» взяла на себя ответственность за нападение, совершенное 2 февраля на авиалайнер компании «Даалло Эйрлайнз». Характер таких нападений изменился, их угроза стала более серьезной, приобрела глобальные масштабы, и террористы стали прибегать к другим методам. Именно поэтому международному сообществу крайне важно продолжать усилия по мобилизации на борьбу с этим злом и демонстрировать более высокий уровень солидарности. Я приветствую только что проведенное единодушное голосование, поскольку, как правильно заметил Генеральный секретарь, мы все зависим друг от друга: покидая одно место, мы прибываем в другое. Несомненная международная солидарность, как таковая, действительно существует. Поэтому нам очень важно иметь возможности выявлять слабые звенья, которые являются нашей Ахиллесовой пятой. Группа семи уже мобилизовала свои усилия и уделила большое внимание этому вопросу в плане действий, принятом на ее саммите в Исэ-Симе в мае. Теперь мы должны будем обеспечить эффективное выполнение обязательств, провозглашенных на этом саммите.

В заключение я хотела бы остановиться на двух важных вопросах.

Во-первых, как заявил Генеральный секретарь, необходимо, чтобы государства соблюдали стандарты, изложенные в приложении 17 к Конвенции о международной гражданской авиации, к которому они присоединились, ратифицировав Конвенцию, и чтобы они без каких-либо колебаний выходили за их рамки, когда это необходимо.

Во-вторых, крайне важно оказывать помощь государствам, которые обращаются за ней, с тем чтобы они могли осуществить модернизацию инфраструктуры своих аэропортов и привести ее в соответствие с международными нормами. Таким государствам следует прилагать усилия для обеспечения надежности и стабильности воздушных

маршрутов, связывающих их с остальным миром, так как это отвечает также интересам их экономического развития. Поэтому административные органы государств, ответственные за безопасность авиации, должны постоянно и в полной мере использовать весь свой опыт и знания.

Я хотела бы также коснуться вопроса безопасности в аэропортах, о котором также упомянула г-жа Фан Лю, конкретно, взаимосвязи между национальной и международной безопасностью. Совсем недавно во Франции было совершено нападение на поезд компании “European Thalys”. К счастью, жертв в результате этого нападения не было, благодаря мужеству пассажиров поезда, среди которых были и американцы, которые сумели обезвредить террористов. После этого нападения мы установили на станциях арочные металлодетекторы и сейчас изучаем возможность размещения на входах в аэропорты контрольно-пропускных пунктов охраны, для того чтобы проверять пассажиров не только перед посадкой, но и при входе в здания аэропортов. Мы разместили также переносные металлодетекторы, а также привлекли к проверке патрульных собак, о которых только что говорил министр национальной безопасности Соединенных Штатов.

Мы должны помнить о необходимости обмена передовым опытом в области использования новых технологий обеспечения безопасности, и здесь я имею в виду переносные металлодетекторы, которые гораздо труднее обнаружить и которые являются чрезвычайно эффективными. Дело в том, что сейчас происходит демократизация воздушных перевозок, авиабилеты дешевеют, в результате чего число пассажиров растет. После трагедии в Ницце трудно себе представить, какая чудовищная трагедия может произойти, если нападение будет совершенно в период праздников в аэропортах, переполненных семьями с детьми. В связи с этим, по моему мнению, абсолютно необходимо укреплять практику установки в аэропортах металлодетекторов. Это одна из моих основных задач как министра, ответственного за обеспечение безопасности воздушных перевозок, когда я думаю о возможных последствиях нападений в местах скопления большого числа людей. Примером таких мест являются аэропорты во время праздников, когда в них скапливается огромное множество людей и семей.

Председатель (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово министру иностранных дел и по делам сенегальцев, проживающих за границей, Республики Сенегал Его Превосходительству г-ну Манкёру Ндиайе.

Г-н Ндиайе (Сенегал) (*говорит по-французски*): Я рад видеть, что все члены Совета Безопасности собрались здесь на открытые прения, посвященные несомненно важной и актуальной теме. В последние годы террористические нападения на гражданские воздушные суда совершаются с тревожной частотой. Они создают для международного мира и безопасности еще одну угрозу.

Делегация Сенегала хотела бы также выразить свою признательность Соединенному Королевству, выступившему с этой инициативой, которая дает нам возможность начать рассмотрение путей и средств, позволяющих эффективно бороться с новыми вызовами, с которыми сталкивается гражданская авиация. Поэтому мы проголосовали за только что принятую Советом резолюцию 2309 (2016) и стали ее соавтором. Это еще один важный шаг в правильном направлении.

В соответствии с требованиями Международной организации гражданской авиации (ИКАО) для защиты гражданской авиации от противозаконных актов каждое государство должно обеспечить эффективное осуществление всех мер безопасности. Вот уже несколько лет Сенегал занимается реализацией масштабной программы укрепления безопасности своих гражданских воздушных судов как на своей территории, так и в своем воздушном пространстве. Эта политика дала возможность Национальному собранию нашей страны принять новый кодекс гражданской авиации, который содержится в законе 2015/10 от 4 мая 2015 года.

Сенегал также обеспечил вступление в силу ряда авиационных норм и правил, которые позволяют более эффективно осуществлять меры и процедуры обеспечения безопасности. Эту нормативную базу на национальном уровне мы значительно обновили в рамках осуществления положений приложения 17 к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации и положений связанной с ней Универсальной программы по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности. Сенегал также создал платформу для обмена конфиденциальной информацией с другими государствами с целью эф-

фективного сдерживания появления новых угроз для воздушных судов и аэропортов, а также совершаемых против них нападений и незаконных актов. В соответствии с указом 2015/1969 от 21 сентября 2015 года Сенегал создал систему мониторинга состояния безопасности гражданской авиации на основе положений, принятых ИКАО. Эта система будет гарантировать безопасность воздушных перевозок на нашей территории на основе учреждения национальной программы обеспечения безопасности гражданской авиации. Национальная программа обеспечения безопасности гражданской авиации и приложения к ней охватывают все аспекты, касающиеся безопасности гражданской авиации. Сюда входят меры по обеспечению безопасности внутренних рейсов, оценка угроз, программы обеспечения безопасности в аэропортах, программы безопасности эксплуатирующих компаний, подбор персонала и проверка анкетных данных, профессиональная подготовка и стандарты качества работы, анализ удовлетворенности своей работой сотрудников таможенных органов, программы контроля качества и сотрудничество между государствами.

Сенегал также ратифицировал требования Западноафриканского экономического и валютного союза (ЗАЭВС) к организации воздушных перевозок, в частности правило 10 (2013) о безопасности гражданской авиации и решение 11 (2013) от 26 сентября 2013 года относительно осуществления в государствах — членах ЗАЭВС практических мер и процедур обеспечения безопасности. Целью принятия таких мер является подготовка свода правил по обеспечению безопасных полетов гражданской авиации в воздушном пространстве ЗАЭВС с последующим регулярным его обновлением по мере изменения характера и степени угроз, а также с учетом технического прогресса. Каждый член ЗАЭВСсохраняет за собой право применять более строгие меры для выполнения того или иного конкретного требования по результатам анализа существующих угроз. Сенегал поддерживает идею об укреплении сотрудничества через Исполнительный директорат между ИКАО, Целевой группой по осуществлению контртеррористических мероприятий и Контртеррористическим комитетом.

В заключение наша делегация выражает удовлетворение в связи с проведением предстоящего специального совещания по угрозам безопасности гражданской авиации и с большим интересом ожидает проведения брифинга по результатам этого совещания, который будет проведен в Совете Безопасности через 12 месяцев.

Председатель (*говорит по-английски*): Я предоставляю слово министру иностранных дел Малайзии Его Превосходительству г-ну Дато Шри Анифе Аману.

Г-н Аман (Малайзия) (*говорит по-английски*): Прежде всего хочу воздать Вам, г-н Председатель, а также всей делегации Новой Зеландии должное за умелое руководство работой Совета Безопасности в текущем месяце. Я рад принять участие в этом очень важном и своевременном заседании. Мы надеемся, что оно позволит внести существенный вклад в повышение безопасности авиаперевозок в общемировом масштабе. Я благодарю Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации (ИКАО) г-жу Фан Лю за ее содержательный брифинг.

Положение дел в глобальной авиационной индустрии зависит от работы весьма обширной сети других отраслей, значение которой возрастает изо дня в день. Согласно оценкам Международной ассоциации воздушного транспорта, в любой данный момент в воздухе находятся свыше 5000 летательных аппаратов, перевозящих более 8 миллионов человек и ежедневно транспортирующих 140 000 тонн грузов. Более того, авиационная индустрия обеспечивает работой более 57 миллионов человек, а ее доля в мировой экономике составляет 2,2 трлн. долл. США. Глобальные экономические выгоды от ее деятельности и ее значение для человечества сегодня невозможно переоценить. Поэтому для защиты глобальной авиационной индустрии должны приниматься меры, направленные на обеспечение охраны и безопасности ее пассажиров.

Малайзия разделяет мнение о том, что глобальная авиатранспортная сеть является привлекательным объектом для международного терроризма. Доказательством в поддержку такого мнения служит резкое увеличение в последние несколько лет числа попыток поставить под угрозу и нарушить функционирование гражданской авиации. Холодная и продуманная логика террористов была продемонстрирована в этом году в ходе нападений на Брюссельский международный аэропорт и Стамбульский аэропорт им. Ататюрка. Когда такие нападения увенчаются успехом, их последствия бывают катастрофическими как с точки зрения гибели людей, так и с точки зрения подрыва доверия общественности к

авиатранспорту. В совокупности оба фактора могут повлечь за собой еще более обширные негативные последствия. После двух последовавших одна за другой авиационных трагедий Малайзия остро осознает проблемы, связанные с преодолением негативного отношения к авиатранспорту общественности и утратой доверия к нему с ее стороны.

Поэтому наша делегация разделяет точку зрения, согласно которой угрозы, создаваемые терроризмом для безопасности авиации, представляют собой угрозы международному миру и безопасности. Поэтому Совет поступил правильно, занявшись этим вопросом. В этой связи я хочу поблагодарить Соединенное Королевство за ведущую роль, которую оно сыграло в принятии Советом сегодняшней резолюции 2309 (2016). Малайзия была рада поддержать резолюцию и стать одним из ее авторов, поскольку эта резолюция нацелена на установление более тесных и прочных связей между нынешней контртеррористической деятельностью Совета и нормотворческой работой ИКАО.

Мы надеемся, что благодаря расширению взаимосвязей ИКАО с Советом Безопасности, особенно с его вспомогательными органами, в том числе с Комитетом, учрежденным резолюцией 1373 (2001), и Исполнительным директоратом Контртеррористического комитета, такое сотрудничество и взаимодействие со временем приведут к ощутимому укреплению глобальной авиационной безопасности во всех ее аспектах. В то же время наша делегация считает, что резолюция 2309 (2016) могла бы также послужить основой для обсуждения на следующей недели в Генеральной Ассамблее ИКАО вопроса о возможном обновлении Глобального плана обеспечения безопасности полетов.

Всего за четыре месяца Малайзия пережила не одну, а две авиакатастрофы: трагедия рейса МН-370 и трагедия рейса МН17 «Малайзийских авиалиний». Эти трагедии по-прежнему отягощают наши сердца, как и сердца родных и близких погибших. Эти две постигшие гражданскую авиацию трагедии, хотя между ними и террористами явной связи не прослеживается, преподносят нам некоторые поучительные уроки, имеющие актуальное значение для реализации целей и задач, поставленных в резолюции 2309 (2016). В этой связи хочу поделиться опытом Малайзии и высказать два ключевых соображения.

Во-первых, что касается первоначальной инстинктивной реакции или рефлекторных действий со стороны администрации гражданской авиации, потребовавшей в обоих случаях проведения расследования и определения, были ли вызваны эти воздушные катастрофы актами терроризма или другими факторами, то безотлагательное предоставление как государствами, так и международными организациями, в том числе ИКАО, услуг своих специалистов и оказание ими содействия в выявлении вероятных причин катастрофы имели, с нашей точки зрения, решающее значение для того, чтобы развеять представление, будто рейсы МН-370 или МН-17 потерпели катастрофу в результате террористического акта. Такая оперативная реакция помогла успокоить общественность и сохранить ее доверие.

Во-вторых, исходя из необходимости наращивания потенциала готовности к террористическим актам и их предотвращения, Малайзия приняла дополнительные меры безопасности, в том числе установила высокотехнологичные системы мониторинга и расширила штаты служб безопасности во всех международных аэропортах Малайзии. Мы принимаем меры к совершенствованию практики обмена информацией и разведывательными данными через Систему предварительного сбора информации о пассажирах и Систему предварительного досмотра пассажиров для обеспечения раннего предупреждения и пресечения возможных поездок иностранных боевиков-террористов, как того требует резолюция 2178 (2014). Мы также укрепили нашу правовую базу и оперативные механизмы за счет реорганизации Малазийского национального совета безопасности, в число основных функций которого входят анализ и мониторинг террористических угроз и деятельности террористов в нашей стране.

Я также рад поделиться информацией о том, что регион Юго-Восточной Азии через посредство Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) уделяет первостепенное внимание обеспечению безопасности авиационных перевозок. Принятие АСЕАН в декабре 2015 года Стратегического плана развития транспорта на период 2016–2025 годов — ключевого регионального политического документа, касающегося безопасности авиации, — является примером совершенствования координации и сотрудничества в нашем регионе в этой области.

Я хотел бы также воспользоваться случаем, чтобы заверить всех присутствующих в том, что Малайзия по-прежнему преисполнена решимости вместе со своими партнерами закрыть все до сих пор неурегулированные вопросы по рейсам MH-370 и MH-17. Мы искренне признательны за поддержку и помощь со стороны всех наших партнеров и друзей. Что касается конкретно рейса MH17, то я хотел бы еще раз заявить о решимости Малайзии выполнить положения резолюции 2166 (2014), и я рассчитываю на поддержку и сотрудничество в этом вопросе всех заинтересованных партнеров.

В заключение хочу подтвердить неизменную приверженность Малайзии борьбе с терроризмом и его искоренению в рамках нашей общей коллективной обязанности, в том числе посредством совместных, скоординированных и согласованных усилий на всех уровнях. Эти усилия должны основываться на полном соблюдении норм международного права, в том числе прав человека и гуманитарного права, а также на уважении суверенитета и территориальной целостности государств.

Председатель (*говорит по-английски*): Я предоставляю слово министру иностранных дел Украины Его Превосходительству г-ну Павлу Климкину.

Г-н Климкин (Украина) (*говорит по-английски*): Г-н Председатель, я хочу поблагодарить Вас за похвальную инициативу провести сегодняшнее заседание. Я хочу также выразить признательность нашему сегодняшнему докладчику — Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации (ИКАО) г-же Фан Лю — за реалистичный и исчерпывающий обзор этой темы и работы Организации Объединенных Наций и ее специализированных учреждений в этой области. С моей стороны было бы упущением не отметить усилия Соединенного Королевства, которому мы искренне признательны, по подготовке принятой нами сегодня резолюции (резолюция 2309 (2016)).

Ключевые слова — гражданская авиация и террористические нападения — сразу напоминают мне о трагических событиях 11 сентября, которые произошли всего лишь в нескольких кварталах отсюда. Пятнадцать лет назад международное сообщество приняло решительные меры по борьбе с терроризмом и укреплению нормативной базы в области безопасности гражданской авиации в целях уменьшения опасности террористической деятельности в этой области.

Тем не менее террористические угрозы системам воздушных перевозок продолжают расти. Такие угрозы принимают различные формы, включая террористические обстрелы в целях уничтожения воздушных судов, несанкционированный пронос взрывчатых веществ на борт воздушных судов, их угон и использование в качестве самодельных наводимых крылатых ракет, а также использование воздушных путей для доставки боевиков и людских и материальных ресурсов в зоны конфликтов. К другим проблемам относятся попытки подорвать безопасность в аэропортах, в том числе с помощью кибератак и традиционных террористических нападений в аэропортах; внутренние угрозы; а также угрозы применения самодельных взрывных устройств, переносных зенитных ракетных комплексов (ПЗРК) и других ракет класса «земля-воздух» против гражданских объектов, в том числе во время взлета или посадки.

Несмотря на усилия ИКАО и других соответствующих организаций, занимающихся вопросами авиационной безопасности, необходимо постоянно совершенствовать механизмы межгосударственного сотрудничества в этой области, а также укреплять их потенциал в деле борьбы с террористической угрозой.

Проведение сегодняшнего заседания на столь высоком уровне подтверждает важность этого вопроса и общее понимание необходимости укрепления доверия общественности к безопасным воздушным перевозкам. Аэропорты уже давно считаются привлекательными объектами нападений со стороны террористических групп, стремящихся вызвать многочисленные жертвы среди гражданского населения. С учетом важной роли системы воздушных перевозок в обеспечении надлежащего функционирования современных обществ ее уничтожение или создание каких-либо сбоев в ее работе, как правило, вызывают широкий общественный резонанс.

В свете недавних террористических нападений на аэропорты в Бельгии и Турции положения, касающиеся защиты столь важных объектов инфраструктуры, должны быть надлежащим образом отражены в программах по предотвращению терроризма. Государствам следует проводить специализированные оценки уязвимости в сотрудничестве с операторами аэропортов и заинтересованными

сторонами в целях выявления недостатков, взаимозависимостей и способов улучшения защиты аэропортов перед лицом растущего числа разнообразных угроз, как физических, так и киберугроз. Необходимо также поддерживать тесное сотрудничество между соответствующими государственными органами в этой области и частными операторами.

Мы твердо убеждены в настоятельной необходимости того, чтобы Организация Объединенных Наций и ее специализированные учреждения совместно с ИКАО разработали превентивные меры против возможных угроз, а также обеспечили строгий и эффективный международный и национальный контроль за импортом, экспортом, передачей, реэкспортом и хранением ПЗРК и других видов ракетного оружия в интересах уменьшения потенциальных рисков.

К сожалению, Украина сталкивается с этой проблемой в рамках борьбы с террористической деятельностью в украинском регионе Донбасса, осуществляемой с 2014 года при непосредственной поддержке со стороны Российской Федерации. 17 июля 2014 года самолет авиакомпании «Малайзийские авиалинии», выполнявший рейс MH17, был сбит террористами в небе над восточной частью Украины, в результате чего погибло 298 человек. Это чудовищное злодеяние является убедительным напоминанием о серьезной угрозе гражданской авиации, исходящей от вооруженных террористических групп, имеющих в своем распоряжении такие современные виды оружия.

В этой связи я хотел бы подчеркнуть необходимость полного осуществления резолюции 2166 (2014), в частности требования Совета Безопасности о привлечении к ответственности лиц, виновных в этом инциденте, и обеспечении всестороннего сотрудничества в рамках усилий по установлению ответственных.

Как известно членам Совета, предпринятые в прошлом году усилия по созданию международного трибунала для судебного преследования виновных лиц были подорваны в этом зале, когда Российская Федерация применила право вето. Уверен, что такой трибунал мог бы стать наиболее эффективным инструментом реагирования на это отвратительное преступление. Тем не менее мы продолжаем сотрудничать с другими государствами-партнерами в рамках совместной следственной группы, а также с другими скорбящими странами в целях урегулирования этой ситуации и подготовки вариантов для создания механизма, который позволит обеспечить всю полноту ответственности. Это должно быть сделано своевременно, поскольку задержки в отправлении правосудия равносильны отказу в правосудии.

Вышеупомянутое чудовищное преступление побудило ИКАО реализовать ряд инициатив, связанных с зонами конфликтов, включая учреждение Целевой группы по рискам для гражданской авиации, возникающим в зонах конфликтов, создание хранилища информации о конфликтных зонах, а также публикацию подробных руководящих указаний в отношении угроз для коммерческих полетов, представляемых зенитными ракетными системами.

Мы решительно поддерживаем соответствующие усилия ИКАО и призываем к укреплению глобальной системы обмена информацией о таких угрозах. Необходимо также уделять особое внимание зонам конфликтов в процессе оценки рисков при разработке полетных маршрутов.

В этой связи я хотел бы затронуть еще один важный вопрос. Ответственность за предоставление услуг по управлению воздушным движением над открытым морем в Симферопольском районе полетной информации, к которому относится Крым, была передана Украине на основании региональных соглашений о воздушной навигации, что было одобрено Советом ИКАО в его решении от февраля 1997 года. Украина добросовестно выполняет свои обязанности и предоставляет услуги по управлению воздушным движением в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.

После незаконной оккупации Крыма в апреле 2014 года Российская Федерация начала использовать международные аварийные частоты, предусмотренные для авиадиспетчерского обслуживания, осуществляемого Украиной. Такие действия создают серьезную угрозу для полетов в международном воздушном пространстве над открытым морем и идут вразрез с Чикагской конвенцией и приложениями 15 и 11 к ней, а также соответствующими постановлениями ИКАО в этой области.

Оказывая в одностороннем порядке аэронавигационные услуги в Симферопольском районе, Российская Федерация также нарушает резолюцию 68/262 Генеральной Ассамблеи о территориальной целостности Украины, принятую в марте 2014 года. Совершенно ясно, что предоставление аэронавигационной информации Российской Федерацией можно рассма-

тривать исключительно как попытку узаконить свои противоправные действия.

Мы хотели бы подчеркнуть важность строгого соблюдения стандартов и рекомендуемой практики ИКАО всеми государствами-членами без каких-либо исключений, особенно в воздушном пространстве над открытым морем.

В настоящее время применение взрывных устройств создает серьезную угрозу гражданской авиации. О настоятельной необходимости устранения этой опасности свидетельствует целый ряд инцидентов, произошедших в 2015–2016 годах. Кроме того, современные технологии, которые позволяют производить не поддающиеся отслеживанию оружейные компоненты, выводят эту угрозу на новый уровень. Это требует принятия дополнительных мер по укреплению безопасности в аэропортах, включая протоколы досмотра в целях уменьшения опасности незаконного провоза взрывчатых веществ и оружия на борту воздушных судов пассажирами или сотрудниками.

Обмен информацией между международными партнерами является еще одним инструментом решения проблем, с которыми сталкивается международная гражданская авиация. В этой связи мы призываем государства-члены укреплять договоренности об обмене информацией с иностранными партнерами и продолжать работу в тесном сотрудничестве с правоохранительными и разведывательными сообществами, а также с компетентными международными организациями, такими как Интерпол, для контроля за террористами, включенными в контрольные списки.

Это также подводит нас к вопросу о пресечении перемещений иностранных боевиков-террористов посредством противодействия их транзиту во исполнение соответствующих резолюций Совета Безопасности и посредством реализации его запретов на поездки террористов. Мы полагаем, что основная ответственность за предупреждение перемещений иностранных боевиков лежит прежде всего на странах происхождения, которые должны выявлять и пресекать такие перемещения еще на ранних этапах.

Мы выступаем за универсальное использование системы предварительной информации о пассажирах/базы данных записей регистрации пассажиров во всем мире и за активное использование базы данных Интерпола об украденных и утерянных проездных документах для проверки информации о пассажирах, сверяясь с действующими санкционными списками. При должном исполнении эти меры могут стать для правительств и авиалиний классическим беспроигрышным сценарием. Мы призываем ИКАО и другие соответствующие международные организации оказывать помощь тем государствам-членам, которые в ней нуждаются, в обеспечении универсального выполнения вышеупомянутых стандартов.

В заключение я хотел бы отметить, что, приняв сегодняшнюю резолюцию 2309 (2016), мы тем самым направили международному сообществу решительный сигнал о необходимости сосредоточения усилий на выработке новых стандартов авиационной безопасности, для того чтобы противодействовать террористическим угрозам в адрес гражданской авиации. Для эффективной нейтрализации этих угроз мы должны обеспечить, чтобы наши глобальные и национальные планы борьбы с терроризмом, включая планы, которые были приняты в рамках Организации Объединенных Наций, можно было адаптировать для противодействия новым угрозам.

Организация Объединенных Наций, ее контртеррористические учреждения и органы – такие как Исполнительный директорат Контртеррористического комитета и Целевая группа по осуществлению контртеррористических мероприятий – и ИКАО должны играть абсолютно упреждающую роль в укреплении потенциалов государств-членов по достижению этой цели.

Председатель (*говорит по-английски*): Сейчас я выступлю с заявлением в качестве министра иностранных дел Новой Зеландии.

Новая Зеландия приветствует сегодняшнюю возможность обсудить серьезную угрозу международному миру и безопасности, создаваемую террористическими нападениями на гражданские воздушные судна.

Я благодарю министра иностранных дел Соединенного Королевства г-на Бориса Джонсона за его руководящую роль в работе над резолюцией 2309 (2016), только что принятой Советом. Авиационное сообщение имеет для Новой Зеландии чрезвычайно важное значение. Более 99 процентов наших международных гостей прибывает в нашу страну по воздуху и около 15 процентов нашего экспорта так-

же перевозится по воздуху. Поэтому безопасность международной гражданской авиации имеет для Новой Зеландии жизненно важное значение.

Поскольку мы только что отметили пятнадцатую годовщину нападений, совершенных в Нью-Йорке 11 сентября, нет необходимости напоминать о том, что террористические угрозы гражданской авиации – это не новое явление. Совет уже принял решение по поездкам иностранных боевиков-террористов, включая ограничение их доступа к воздушным судам как транспортному средству. Однако недавние нападения свидетельствуют о том, что гражданская авиация по-прежнему является для террористов привлекательной мишенью, и благодаря техническому прогрессу террористические угрозы авиации труднее поддаются выявлению.

Международное сообщество должно внимательно следить за тем, чтобы международные стандарты шли нога в ногу с постоянно меняющимся характером террористических угроз. Когда в конце этого месяца страны соберутся на созываемую раз в три года сессию ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО), мы призываем их обсудить коллективные мнения, высказанные в ходе обсуждений в Совете. ИКАО остается главным форумом для совершенствования международных норм в области авиационной безопасности и заслуживает поддержки со стороны международного сообщества и Совета.

Новая Зеландия поддерживает подход к авиационной безопасности, строящийся на учете факторов риска и учитывающий различные обстоятельства. Это особенно важно для государств с ограниченным потенциалом и низкими профилями риска, включая многочисленные малые островные развивающиеся государства в нашем регионе. Нет смысла требовать от Тувалу придерживаться таких же подходов и создавать у себя такие же системы, какие используются в Соединенных Штатах.

Однако согласование стандартов – это лишь первый шаг. Более сложной и важной задачей является обеспечение их эффективного осуществления. В этой связи Новая Зеландия приветствует тот факт, что в сегодняшней резолюции акцент сделан на международном сотрудничестве, включая оказание технической помощи. Мы по-прежнему предоставляем значительную техническую помощь в области обеспечения безопасности авиации, в частности в укреплении региональной авиационной безопасности в Тихоокеанском регионе. Однако усиление безопасности авиации является задачей на краткосрочную перспективу. Гораздо более серьезной задачей является устранение условий, которые побуждают террористов к совершению террористических актов.

В этой связи нам необходимо подумать над укреплением эффективности этого органа, который отвечает за поддержание международного мира и безопасности. Послужной список Совета Безопасности в области устойчивого урегулирования крупных конфликтов не очень внушителен, а ресурсы Организации Объединенных Наций сосредоточены в основном на оказании поддержки в поддержания мира и предоставлении гуманитарной помощи жертвам конфликтов, но не на предотвращении конфликтов или на их урегулировании до того, как они станут неконтролируемыми. В этой связи давно назрела необходимость внести важные усовершенствования в работу механизмов Организации Объединенных Наций, включая Совет. За решение этих вопросов несут ответственность все члены Совета.

Я возвращаюсь к исполнению обязанностей Председателя Совета.

Слово предоставляется заместителю министра иностранных дел Испании Его Превосходительству г-ну Игнасио Ибаньесу.

Г-н Ибаньес (Испания) (*говорит по-испански*): Я хотел бы поблагодарить председательствующую в Совете Новую Зеландию и лично Вас, министр Маккалли, за созыв сегодняшнего заседания. Я хотел бы также поблагодарить министра иностранных дел Соединенного Королевства г-на Джонсона и его сотрудников за хорошо проделанную работу по организации и координации принятия резолюции 2309 (2016). Я хотел бы также поблагодарить Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации г-жу Фан Лю за содержательный брифинг.

Испания отдает себе отчет в том, какую угрозу представляет терроризм для гражданской авиации, поэтому мы с самого начала поддержали сегодняшнюю резолюцию и выступили одним из ее авторов. Совершенно очевидно, что гражданская авиация является первоочередной мишенью для террористических групп. Это критически важный сектор экономики наших стран и ни одно государство не застраховано от террористической угрозы. Воздуш-

ные суда очень уязвимы во время полета, особенно, когда они и пассажиры на их борту долгое времени находятся вдали от своих национальных сил безопасности. Террористы об этом знают и пытаются использовать это «слабое звено» в цепи защиты. Зачастую они обладают преимуществами перед государствами, на которых лежит обязанность защищать своих граждан.

Каждое государство знает, что какими бы эффективными не были принимаемые им меры безопасности, безопасность его граждан зависит от эффективности мер в государствах вылета, транзита и посадки. Гражданин любой страны может подвергнуться угрозе в воздушном пространстве любого района планеты, подпадающим под суверенитет одного или нескольких государств, ни одно из которых может не быть государством, выдавшим гражданину паспорт. Терроризм является действительно глобальной угрозой и по определению то, что он представляет угрозу для гражданской авиации, делает его глобальной угрозой. Поэтому важно, чтобы правительства всех стран придерживались совместных подходов и одних и тех же протоколов и норм безопасности и кодексов поведения.

Принимая резолюцию 2309 (2016), мы исходили из того, что когда мы отправляемся в полет, уровень безопасности должен быть одинаковым для всех граждан, вне зависимости от того, откуда они прибыли или куда направляются. Мы должны стараться избегать внештатных ситуаций, которые могут возникнуть в любом регионе, руководствуясь правилами ИКАО и ее девизом, согласно которому ни одна страна не должна остаться без внимания с ее стороны. Исходя из соображений безопасности, а также из понимания того, что граждане любой страны могут подвергнуться риску, где бы они не находились, в наших общих интересах обеспечить, чтобы ни одно государство не испытывало нехватку возможностей для устранения этой угрозы.

Мы приветствуем весьма похвальную работу Международной организации гражданской авиации. Наша цель при утверждении сегодняшней резолюции состоит в том, чтобы полностью поддержать работу этой организации. В ее лице мы видим замечательный пример передовой практики и сотрудничества различных субъектов системы Организации Объединенных Наций, которые отвечают за борьбу с терроризмом. Поэтому считаем стратегически важным, чтобы ИКАО и Исполнительный директорат Контртеррористического комитета поддерживали сотрудничество друг с другом и активизировали свои усилия по борьбе с терроризмом, который представляет угрозу для гражданской авиации.

Совет Безопасности напоминает странам о необходимости выполнения рекомендаций ИКАО и оказания ей поддержки, в которой она нуждается не только для предотвращения, но и для предупреждения этой постоянно меняющейся угрозы, которая всегда влечет за собой дополнительные проблемы в области безопасности. Наша страна принимает активное участие в различных национальных и международных проектах, касающихся террористической угрозы в области авиации, которые согласуются с положениями только что принятой резолюции 2309 (2016). Мы работаем в таких областях, как методология и использование технологий для обнаружения взрывчатых веществ. Мы также работаем над переносными зенитно-ракетными комплексами, беспилотными летательными аппаратами и способами выявления террористов на пограничных пунктах. Кроме того, мы применяем усовершенствованные системы идентификации пассажиров. Мы считаем, что чем больше мы можем обмениваться информацией, тем шире и актуальнее воздействие на улучшение безопасности полетов.

В заключение я хотел бы подчеркнуть, что благодаря работе, которая проводится в настоящее время, в сочетании с сегодняшней резолюцией, гражданская авиация, вероятно, станет еще более безопасной и надежной, но мы должны добиться строгого соответствия всеми государствами положений резолюции.

Г-н У Хайтао (Китай) (*говорит по-китайски*): Г-н Председатель, Китай хотел бы приветствовать Вас и поблагодарить за руководство сегодняшним заседанием Совета Безопасности. Я хотел бы также выразить признательность Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации (ИКАО) г-же Фан Лю за ее брифинг.

По мере расширения глобализации сектор воздушного транспорта играет все более важную роль в социально-экономическом развитии и прогрессе на национальном уровне. Однако террористические акты в отношении международной системы гражданской авиации являются тем злом, которое калечит жизни и наносит ущерб собственности. Обеспечение охраны и безопасности международной гражданской авиации имеет жизненно важное значение для поощ-

рения международных поездок, взаимодействия и сотрудничества, внутрирегиональных и межрегиональных связей и глобального экономического восстановления и развития. В этой связи я хотел бы поделиться точкой зрения Китая на эти вопросы и сосредоточиться на трех моментах.

Во-первых, мы должны направить наши усилия на совершенствование системы охраны и безопасности гражданской авиации и усиление мер безопасности, разработку многостороннего подхода, который охватывал бы безопасность в аэропортах, досмотр на земле, регулирование промышленности и управление внутренними рисками, а также был бы направлен на укрепление гарантий безопасности гражданской авиации. В резолюции 2309 (2016), которую мы только что приняли, непосредственно говорится об обязательствах государств прилагать больше усилий в таких областях, как проверки с целью обеспечения безопасности в аэропортах, обмен информацией о пассажирах, обмен технологиями проверки безопасности и сотрудничество. Все государства обязаны применять положения сегодняшней резолюции, разрабатывать более существенные инициативы в соответствующих областях и продолжать повышать стандарты безопасности гражданской авиации.

Во-вторых, мы должны укрепить международное сотрудничество в области безопасности гражданской авиации. Государства должны принять концепцию, согласно которой человечество — это единое сообщество, разделяющее общее будущее, и работать в целях всестороннего укрепления такого сотрудничества. Страны с более развитым сектором гражданской авиации должны всерьез относиться к реальным трудностям, с которыми сталкиваются развивающиеся страны, и оказывать им помощь в наращивании потенциала в таких областях, как создание инфраструктуры, подготовка кадров и предоставление материально-технической помощи. Совет Безопасности, будучи главным органом, отвечающим за поддержание международного мира и безопасности в мире, должен обеспечивать политическое руководство и отражать приверженность всех сторон делу укрепления международного сотрудничества и безопасности гражданской авиации. ИКАО как техническому органу, ответственному за разработку стандартов авиационной безопасности, следует помогать государствам всесторонним образом удовлетворять соответствующим международным стандартам. Совет Безопасности и ИКАО должны улучшить свое взаимодействие путем укрепления принципа разделения труда и сотрудничества и работать в рамках своих соответствующих мандатов.

В-третьих, мы должны неустанно бороться с террористическими актами, которые ставят под угрозу безопасность гражданской авиации. Каждому государству следует сохранять единые стандарты и придерживаться позиции абсолютной нетерпимости в борьбе с терроризмом без какого-либо различия между всеми актами террора, которым мы должны решительно противостоять, независимо от стран, в которых они происходят, или применяемых средств. Международное сообщество в своих действиях по борьбе с терроризмом должно в максимальной степени поощрять руководящую роль Организации Объединенных Наций и Совета Безопасности, придерживаться целей и принципов Устава Организации Объединенных Наций, укреплять эффективную координацию на международном уровне, создавать единый международный фронт борьбы с терроризмом и сохранять бескомпромиссную позицию активного противодействия ему. С учетом особенностей террористических актов, связанных с гражданской авиацией, и требований резолюции 2309 (2016) всем сторонам следует совершенствовать процесс обмена разведывательной информацией как на международном, так и на региональном уровнях, укреплять сотрудничество в области пограничного контроля и правоохранительных органов и принимать эффективные меры в отношении трансграничного перемещения террористов, особенно в тех случаях, когда они возвращаются в свои страны происхождения.

Китай является важным членом международного контртеррористического сообщества. Мы будем и впредь поощрять двустороннее и многостороннее сотрудничество в борьбе с терроризмом в соответствии с нашими законами о борьбе с терроризмом и безопасности гражданской авиации, а также в соответствии с международными конвенциями. Мы будем и далее повышать уровень безопасности нашей гражданской авиации и стандарты безопасности, а также сотрудничать с международным сообществом в целях эффективной борьбы с терроризмом и поддержания безопасного и надежного воздушного транспортного сообщения.

Г-н Чуркин (Российская Федерация): Актуальность сегодняшней темы не вызывает сомнений. Гражданская авиация была и остается одной из са-

мых привлекательных мишеней для террористов. Прежде всего мы хотели бы вновь выразить соболезнования родным и близким всех, кто потерял жизнь в результате трагедий на авиатранспорте. Благодарим Генерального секретаря ИКАО г-жу Фан Лю за подробный брифинг о роли и усилиях Организации в сфере авиабезопасности.

Российская делегация активно участвовала в разработке принятой сегодня резолюции 2309 (2016) Совета, призванной придать дополнительный импульс усилиям государств в деле осуществления стандартов ИКАО, контртеррористических конвенций, а также соответствующих решений Совета Безопасности. С учетом специфики темы авиационной безопасности международному сообществу следует ориентироваться в этих вопросах, прежде всего, на наработки профильной международной организации — ИКАО. В ближайшие дни в Монреале состоится ее Ассамблея, которая, как ожидается, примет ряд важных решений, связанных с авиационной безопасностью и террористическими угрозами. Так, будет представлен доклад о ходе реализации всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности, рассмотрен вопрос о разработке к 2018 году плана в области глобальной авиационной безопасности. Мы удовлетворены тем, что авторы резолюции учли наши предложения, направленные на то, чтобы, не ставя под сомнение мандат ИКАО, четко вписать новую инициативу Совета Безопасности в контекст усилий, осуществляемых по линии этой организации, принимаемых там решений и разрабатываемых перспективных направлений деятельности.

Террористические угрозы в отношении гражданской авиации эволюционируют. Преступники находятся в постоянном поиске новых способов обхода систем безопасности, в том числе в аэропортах, задействуют современные технологии. В этой связи важно последовательно укреплять возможности своевременного реагирования на новые вызовы, в частности связанные с кибербезопасностью, безопасностью неконтролируемых зон, дистанционно пилотируемыми авиационными системами, самодельными взрывными устройствами. Одна из ключевых целей сегодняшнего решения Совета безопасности — призвать государства к повсеместному и эффективному применению существующих стандартов и рекомендаций в области авиационной безопасности. Перед нами стоит задача, в конечном счете, совместными усилиями добиться целостной и устойчивой системы защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Приветствуем продуктивное сотрудничество контртеррористических структур Совета Безопасности с ИКАО. Г-жа Фан Лю в июне этого года уже проводила брифинг Контртеррористический комитет (КТК). Налажено взаимодействие и с Мониторинговой группой антиалькаидовского санкционного комитета. Отмечаем регулярное направление ИКАО в Организацию Объединенных Наций информации об усилиях в борьбе с терроризмом, которая включается в соответствующие доклады Генерального секретаря. Принятая резолюция призвана укрепить сотрудничество Совета Безопасности с НКАО, в первую очередь по линии КТК, направленное на выявление пробелов в авиабезопасности государств. Призываем Комитет и Целевую группу по реализации Глобальной контртеррористической стратегии использовать этот анализ для совершенствования программ технического содействия государствам.

Ожидаем проведения в 2017 году специального заседания КТК по вопросам террористических угроз для гражданской авиации. Наша страна и впредь будет принимать самые решительные меры по противодействию террористической угрозе. Это в полной мере относится и к угрозам для гражданской авиации. В то же время победить это зло возможно только единым фронтом. Убеждены, что борьба с любыми террористическими вызовами требует дальнейшей консолидации усилий и добросовестного выполнения государствами своих международных обязательств.

Теперь я вынужден сказать несколько слов по поводу выступления украинской делегации. Украинская делегация не стала ограничивать себя установленными тематическими рамками дискуссии и попыталась использовать заседание для неуместных провокаций. Мы на провокации поддаваться не будем.

Отметим лишь, что коль скоро украинская сторона решила поднять тему трагедии МН17, то неплохо было бы начать с признания вины Киева — ответственности за то, что украинскими властями не было закрыто воздушное пространство над востоком страны, где Киев развернул масштабную войсковую операцию. Такого признания мы вновь не услышали.

Что касается России, то мы настояли на включении в принятую Советом в связи с гибелью малайзийского лайнера резолюцию 2166 (2014) положений о не-

обходимости проведения независимого международного расследования в соответствии с руководящими принципами международной гражданской авиации и при решающей роли ИКАО. Наша делегация призвала активно задействовать положение резолюции 2166 (2014), предусматривающее всестороннюю помощь в расследовании со стороны Организации Объединенных Наций. К сожалению, поручение Генеральному секретарю представить в Совет Безопасности комплексные предложения о возможных вариантах содействия расследованию со стороны Организации Объединенных Наций осталось невыполненным. Кстати, на наш взгляд, более плотно следовало бы подключиться к расследованию и ИКАО.

Мы призвали также к скорейшему принятию еще одной резолюции, которая обеспечила бы доступ в район крушения миссии по расследованию. Однако заинтересованные государства предпочли двусторонние договоренности с Украиной, выработка которых неоправданно затянулась, что не позволило немедленно приступить к расследованию.

Мы настояли на включении в текст резолюции 2166 (2014) положения о немедленном прекращении всех военных действий в районе, непосредственно прилегающем к месту катастрофы. Это положение было нарушено Киевом в августе 2014 года, когда украинские власти в одностороннем порядке объявили о выходе из режима прекращения огня, в результате чего миссия по расследованию была вынуждена приостановить свою работу на длительный срок. Прошло немало времени, а уголовное расследование катастрофы до сих пор не завершено и продолжает идти в закрытом режиме. Можно ли рассматривать его в качестве независимого и беспристрастного — большой вопрос. Посмотрим, но рассчитывать на это после заявлений, которые мы услышали сегодня от г-на Климкина, становится все труднее.

Кстати, в ходе работы над только что принятой нами резолюцией 2309 (2016) украинская делегация в одиночку безуспешно пыталась размыть положение, подтверждающее ответственность государств за безопасность полетов в пределах своих территорий. Почему — всем, думаю, понятно.

Теперь что касается вопроса, также неуместно затронутого украинской делегацией, — вопроса контроля над воздушным пространством Крыма и Черного моря.

И здесь украинская сторона не может удержаться от политизации сюжета, в том числе в ИКАО, что ведет не только к дополнительным затратам перевозчиков, неудобствам для пассажиров, но и, самое главное, может создать риски для безопасности полетов. Именно Россия способна обеспечить надежное авиационное сообщение в полном объеме как над Крымом, так и над Черным морем.

Г-н Окамура (Япония) (*говорит по-английски*): Г-н Председатель, прежде всего я хотел бы поблагодарить Вас за организацию сегодняшнего важного и своевременного заседания по вопросу об авиационной безопасности. Я также благодарю Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации (ИКАО) г-жу Фан Лю за ее брифинг. Хотел бы выразить особую признательность Соединенному Королевству и г-ну Борису Джонсону за руководящую роль в организации сегодняшнего заседания. Мы считаем, что Совету Безопасности пора рассмотреть этот вопрос в свете роста угроз безопасности воздушных судов и аэропортов в последние годы.

В последние десятилетия гражданская авиация является привлекательной целью для террористов, о чем этот город прекрасно помнит и знает не понаслышке ввиду событий, произошедших здесь 15 лет назад. Со времени той трагедии был достигнут значительный прогресс в деле укрепления безопасности гражданской авиации во всем мире, однако произошло немало инцидентов, которые напоминают нам о том, что угрозы авиационной безопасности по-прежнему велики.

Резолюция 2309 (2016), которую мы только что единогласно приняли, обеспечивает политический импульс для активизации глобальных усилий по решению этой проблемы. Поэтому Япония была рада присоединиться к числу соавторов этой резолюции. Мы считаем, что она направляет международному сообществу мощный политический сигнал о нашей сплоченной решимости.

Согласно статистическим данным, опубликованным ИКАО, Япония занимает седьмое место в мире по объему авиаперевозок. Один лишь этот факт свидетельствует об исключительной важности авиационной безопасности в наших национальных интересах. Сегодня я хотел бы коснуться трех стратегий, с помощью которых Япония проводит работу по укреплению авиационной безопасности во всем мире.

Во-первых, это наши национальные усилия. Япония широко известна высоким уровнем своей государственной безопасности, однако, несмотря на это, японские власти прилагают неустанные усилия в целях ослабления возможных угроз терроризма гражданской авиации. Например, в настоящее время проводится работа по установке сканеров в аэропортах по всей стране по инициативе министерства государственных земель, инфраструктуры, транспорта и туризма.

Во-вторых, мы оказываем международную помощь государствам-партнерам. В прошлом году Япония предоставила финансирование для установки камер наблюдения в международных аэропортах в Африке в целях укрепления их безопасности. В Южной Азии на протяжении последних трех лет Япония оказывает помощь по ослаблению угроз терроризма гражданской авиации в Пакистане и Бангладеш. Мы также организовали семинар по авиационной безопасности совместно с нашими партнерами из Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) по линии Фонда интеграции Япония-АСЕАН. В дополнение к этим предпринятым ранее усилиям в начале месяца премьер-министр Абэ объявил о том, что в течение ближайших трех лет Япония предоставит Азии около 450 млн. долл. США для принятия всеобъемлющих мер по борьбе с терроризмом, включая укрепление безопасности в аэропортах. Япония будет и впредь участвовать в оказании помощи другим странам в целях борьбы с этой угрозой.

В-третьих, я хотел бы отметить роль Японии в работе ИКАО. Япония решительно поддерживает важную роль ИКАО в области авиационной безопасности и принимает активное участие в деятельности Группы экспертов по авиационной безопасности и ее различных рабочих групп, включая заседание рабочей группы по методическим материалам, которое Япония принимала в Фукуоке в январе прошлого года. Помимо нашего участия в работе Группы Япония является вторым по величине донором в регулярный бюджет ИКАО с 1987 года и вносит огромный вклад в деятельность, связанную с обеспечением безопасности.

Настоятельно необходимо, чтобы международное сообщество и впредь принимало меры по укреплению авиационной безопасности. В этой связи я хотел бы упомянуть план действий Группы семи (Г-7) по борьбе с терроризмом и воинствующим экстремизмом, который был подготовлен в мае под председательством Японии в Г-7 в целях укрепления общего потенциала международного сообщества в области борьбы с терроризмом и воинствующим экстремизмом, включая авиационную безопасность. Как отмечается в плане действий, Япония призывает все государства надлежащим образом осуществлять стандарты, закрепленные в приложении 17 к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации, а также выявлять и устранять угрозы, связанные с контролем доступа и другими мерами по обеспечению наземной безопасности в аэропортах, предусмотренными в этом плане действий.

Мы также считаем, что есть над чем поработать и для того, чтобы ликвидировать разрыв между результатами проверок авиационной безопасности ИКАО и мерами безопасности на земле. Мы с нетерпением ожидаем дальнейших обсуждений на предстоящей сессии Ассамблеи ИКАО, которая начнется на следующей неделе и в ходе которой Япония примет участие в обсуждении вопроса о разработке глобального плана обеспечения авиационной безопасности.

Наша борьба с террористическими угрозами для гражданской авиации еще далеко не закончена. Будучи ответственным членом международного сообщества и Совета Безопасности, Япония будет и далее прилагать усилия по борьбе с этой общей для нас угрозой.

Г-н Рамирес Карреньо (Боливарианская Республика Венесуэла) (*говорит по-испански*): Боливарианская Республика Венесуэла благодарит Вас, г-н Председатель, за организацию этого поучительного заседания по вопросу, представляющему особую важность для международного сообщества и для нашей страны. Мы также признательны Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации (ИКАО) г-же Фан Лю за ее брифинг.

Наша делегация голосовала в поддержку резолюции 2309 (2016) исходя из нашей твердой приверженности делу борьбы с терроризмом и нашего категорического неприятия террористических актов, независимо от их мотивации, когда бы, где бы и кем бы они ни совершались, потому что подобные акты конкретно направлены на подрыв международного мира и безопасности и являются вопиющим нарушением норм международного права.

Последние террористические нападения, в том числе совершенные «ДАИШ», говорят о том, что угроза, создаваемая террористами, в частности иностранными боевиками-террористами, приобрела глобальные масштабы. Согласно последним докладам Группы контроля Комитета Совета Безопасности, учрежденного резолюцией 1267 (1999) по организации «Аль-Каида» и движению «Талибан» и связанным с ними лицам и организациям, в рядах различных террористических групп уже насчитывается более 30 000 человек, включая молодых людей и женщин, из 100 с лишним стран.

Традиционной мишенью террористических нападений является гражданская авиация. В качестве примера достаточно назвать совершенное еще в 1976 году нападение на самолет компании «Кубана де Авиасьон», в результате которого погибли 73 кубинских спортсмена. Вместе с тем, после страшного террористического акта в Нью-Йорке 11 сентября 2001 года мы видим более серьезное отношение к этому явлению и к необходимости совершенствования и ужесточения правил безопасности в гражданской авиации. Однако последнее, совершенное примерно год назад нападение на рейс 9268 российской авиакомпании «Метроджет» напоминает нам о том, что сделать в этой области нужно еще очень многое.

Мы хотели бы отдать дань памяти всем жертвам таких актов насилия. Мы с сожалением отмечаем, что в некоторых случаях эти события использовались как предлог для усиления политической риторики в адрес отдельных стран. Борьба с терроризмом в гражданской авиации требует от нас сотрудничества и взаимного доверия, потому что террористические группы продолжают находить новые пути и средства для нанесения ударов.

В сложном переплетении превентивных мер и средств борьбы с терроризмом обеспечение безопасности международной гражданской авиации является одним из главных аспектов. Хотя, в конечном счете, этот вопрос относится к компетенции Совета Безопасности как органа, ответственного за поддержание международного мира и безопасности, моя страна считает, что ИКАО является единственным специализированным органом, обладающим полномочиями сформировать консенсус в вопросе о разработке и мониторинге стандартов и рекомендуемой практики, которые требуются в международной гражданской авиации. В связи с этим Венесуэла считает необходимым продолжить укрепление национальных систем гражданской авиации, включая их механизмы оценки, без ущерба для авторитета и суверенных прав государств, с тем чтобы мы могли эффективно противостоять угрозе терроризма на стабильной основе. В этой связи на передний план выдвигается задача наращивания потенциала, оказания технической помощи, передачи технологий на благоприятных условиях и мобилизации ресурсов. Кроме того, большое значение в этой борьбе будет иметь укрепление международного и регионального сотрудничества.

Венесуэла считает, что превентивный подход в борьбе с терроризмом и воинствующим экстремизмом будет и далее оставаться оптимальным способом справиться с этим бедствием. Мы должны принимать и осуществлять скоординированные инициативы с учетом особенностей каждой отдельной страны и ее национальных условий, направленные на противодействие очевидным стратегиям групп, проповедующих экстремистскую идеологию и решивших пойти по пути насилия и нетерпимости. Не менее важно устранять коренные причины этой неблаговидной практики и разрабатывать эффективные и новаторские стратегии борьбы с экстремистской и террористической идеологией и помогать нашим обществам развивать критическое мышление. Наша цель состоит в том, чтобы предотвратить радикализацию, вербовку и мобилизацию ресурсов, в том числе посредством использования не по значению информационно-коммуникационных технологий.

Очень важно, чтобы ни одна страна не защищала и не укрывала виновных в совершении террористических преступлений против гражданской авиации. Ни один террористический акт не может иметь оправдания. И бороться с терроризмом должны мы все.

Венесуэла считает, что борьба с терроризмом должна вестись на основе активного международного сотрудничества в соответствии с существующими международными и региональными документами и нормами международного права, включая цели и принципы Устава Организации Объединенных Наций, и при полном уважении прав человека и основных свобод, а также принципа верховенства права. Если мы свернем с пути пресечения терроризма, борьбы с ним и его ликвидации, мы не сможем противостоять радикализации.

В заключение я хотел бы подчеркнуть, что к борьбе с терроризмом мы должны подходить, демонстри-

руя искренность и решительность, и что мы должны отказаться от селективного использования положений соответствующих международных документов и резолюций нашего многостороннего форума, которые запрещают передачу стрелкового оружия и легких вооружений, включая переносные зенитно-ракетные комплексы и беспилотные летательные аппараты, а также финансирование, обучение и предоставление убежища для террористических групп, но при этом комплексно и сбалансированно заниматься реализацией всех четырех основных компонентов Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций.

Г-н Бермудес (Уругвай) (*говорит по-испански*): Прежде всего, позвольте мне поблагодарить Вас, г-н Председатель, за организацию этого поучительного заседания для обсуждения вопроса о террористических угрозах для гражданской авиации.

Как об этом четко говорится в концептуальной записке (S/2016/791, приложение), Совет Безопасности уделяет повышенное внимания другим аспектам борьбы с терроризмом — от его финансирования до использования иностранных боевиков-террористов. Сегодня распространение и эволюция терроризма в авиации требуют сосредоточить наши усилия на его предупреждении и пресечении.

Я также хотел бы выразить признательность Генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации (ИКАО) г-же Фан Лю за ее брифинг и отметить работу Соединенного Королевства по руководству ходом переговоров, позволивших нам сегодня принять важную резолюцию 2309 (2016), одним из соавторов которой является Уругвай.

В последние годы террористические акты против гражданской авиации приняли формы, которые выходят за рамки классического определения воздушного пиратства. Помимо угона и захвата воздушных судов и заложников мы сталкиваемся и другими видами преступлений, такими, как нападения на инфраструктуру аэропортов. Пекинская конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 2010 года и Дополнительный протокол 2010 года устанавливают, среди прочего, уголовную ответственность за использование гражданских самолетов в качестве орудия причинения смерти, телесных повреждений или ущерба, за использование опасных материалов для нападения на воздушные суда или иные объекты, а также за кибератаки на системы или центры управления полетами.

Террористы, вне всякого сомнения, считают гражданскую авиацию полезной мишенью не только с точки зрения достижения своих деструктивных целей, но и в силу того внимания, которую они получают к себе со стороны средств массовой информации и которого они настойчиво добиваются. Террористические акты имеют огромный международный резонанс по причине их смертоносных и многочисленных побочных факторов и их масштабного психологического и социального воздействия. Большое число жертв — граждан разных стран — в результате нападений на воздушные суда, несомненно, является их самым разрушительным и критическим, но не единственным аспектом. Это также влечет за собой множество экономических, торговых, политических, культурных и других последствий. Я хотел бы напомнить о том, что миллионы людей используют самолет для целей, связанных с работой, туризмом или посещением своих семей, и что государства выстраивают и развивают свои отношения на основе многочисленных обменов, осуществляемых с помощью транспортных средств.

Нападения на гражданскую авиацию также являются нападениями на более тесные отношения и диалог между цивилизациями, региональную интеграцию и широкий круг обменов, являющийся уникальным явлением, присущим эре глобализации. Еще в 1944 году в преамбуле Чикагской конвенции о международной гражданской авиации отмечалось, что

> «будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности».

В дополнение к своим не подлежащим сомнению целям, резолюция 2309 (2016) опирается на дух сотрудничества и солидарности, который должен играть решающую роль в борьбе с международным терроризмом и окончательной над ним победе.

Наша страна соблюдает международные правовые документы, которые образуют контртеррористическую рамочную основу функционирования гражданской авиации. Мы придаем особое значение международным нормам и передовым методам при

обеспечении безопасности гражданской авиации. Мы являемся участником Чикагской конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, и сдали на хранение нашу ратификационную грамоту 7 декабря 1954 года. Посредством принятия различных национальных законов Уругвай одобрил Токийскую конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, от 14 сентября 1963 года и Гаагскую конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов от 16 декабря 1970 года и присоединился к Протоколу к этой Конвенции о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, в феврале 1988 года. Мы также одобрили Международную конвенцию о борьбе с захватом заложников, принятую Генеральной Ассамблеей 17 декабря 1979 года, и Конвенцию о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения, подписанную 1 марта 1991 года.

На институциональном уровне наш национальный директорат по вопросам гражданской авиации и авиационной инфраструктуры является компетентным органом, на который возложены полномочия по проведению политики Уругвая в области гражданской авиации. По его линии мы стремимся гарантировать безопасность, регулярность и эффективность функционирования авиационного сообщения и предоставления услуг в нашем национальном воздушном пространстве на всей территории Уругвая в соответствии с надлежащими международными нормами и требованиями. У нас действуют правила защиты гражданской авиации от незаконных актов вмешательства, основанные на авиационном правиле 17 Уругвая, касающемся авиационной безопасности и соответствующих руководящих указаний и директив.

В политическом контексте была одобрена на основе постановления 267/003 от 1 июля 2003 года национальная программа авиационной безопасности, направленная на обеспечение безопасности, регулярности и эффективности международного гражданского авиационного сообщения в нашей стране. Она также предусматривает необходимые гарантии против незаконных актов вмешательства на основе утвержденных правил, методов и процедур. Программа направлена на поддержание безопасности национальных и иностранных транспортных средств, предоставляющих услуги с территории Уругвая, и безопасности гражданских аэропортов, обслуживающих международные полеты. Она нацелена на соблюдение международных норм и рекомендаций, содержащихся в приложении 17 к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации, а также соответствующих положений, касающихся безопасности авиации и содержащихся в приложениях 2, 6, 9, 10, 11, 13 и 14.

В соответствии с постановлением 267/003 наша страна также учредила национальный комитет по безопасности гражданской авиации, который, среди прочего, выносит рекомендации компетентному органу в области безопасности в отношении принятия необходимых мер безопасности при отражении угроз для гражданской авиации, аэропортов и служб. Кроме того, на основании постановления 225/010 от 26 июля 2010 года была учреждена стратегическая программа надлежащей координации действий государственных разведывательных служб.

Уругвай считает, что в интересах противодействия растущей и постоянно меняющейся террористической угрозе для гражданской авиации необходимо соблюдать нормы безопасности, одобренные Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), с тем чтобы разработать более эффективные нормы, системы и методы, связанные с различными аспектами деятельности гражданской авиации. Однако очевидно, что многие страны не обладают ни техническими возможностями, ни знаниями, ни финансовыми ресурсами, необходимыми для соблюдения этих норм. Поэтому важно, чтобы страны, обладающие таким потенциалом, оказывали техническую помощь, включая передачу технологий и программ, а также финансовых ресурсов, нуждающимся в них странам. Соответственно, сотрудничество вполне обоснованно предстает здесь как ключевой элемент конкретного и эффективного применения передовых методов и соблюдения строжайших норм безопасности гражданской авиации. Уругвай считает, что сотрудничество является необходимым условием, которое должно быть реализовано как на региональном, так и на международном уровнях, а затем дополнено эффективной координацией усилий под эгидой ИКАО.

В заключение я хотел бы вновь заявить о нашей твердой убежденности в том, что меняющиеся и все более масштабные проблемы, создаваемые террористическими угрозами для гражданской авиации,

можно успешно преодолеть только на основе такого подхода. Это означает, что мы должны подтвердить нашу непоколебимую приверженность инвестированию в достижение этой цели соответствующих национальных потенциалов и ресурсов.

Г-н Лукаш (Ангола) (*говорит по-английски*): Мы благодарим делегацию Новой Зеландии за организацию этого заседания, посвященного террористической угрозе для гражданской авиации. Мы признательны генеральному секретарю Международной организации гражданской авиации (ИКАО) г-же Фан Лю за ее исчерпывающий брифинг, посвященный ключевой проблеме гражданской авиации в современной жизни.

Международное сообщество сталкивается с множеством новых угроз миру и безопасности, которые являются основной причиной ослабления старой системы коллективной безопасности, на которую опиралось международное сообщество после окончания Второй мировой войны. К числу этих угроз относится международный терроризм, который достиг беспрецедентных масштабов и отличается крайней дерзостью. Терроризм стал глобальным явлением непредсказуемого характера. Поэтому решение проблемы безопасности гражданской авиации и угроз, которые создает международный терроризм для этой важнейшей отрасли, стало главной задачей, которую необходимо решить.

Международный терроризм изменяет способ, на основе которого традиционно функционирует международная авиация, символизируя собой свободу, способствующую укреплению тесных связей между народами мира. Это и есть эволюция, которую террористы пытаются пресечь и подорвать.

Террористические нападения на гражданскую авиацию, как и любой другой вид международной террористической деятельности, создают угрозу для международного мира и безопасности и, как таковые, являются уголовно наказуемыми и не подлежащему никакому оправданию, вне зависимости от мотивов или целей совершивших их лиц. Перед лицом террористической угрозы для гражданской авиации международное сообщество было вынуждено разработать скоординированные ответные действия, в основном, превентивные антитеррористические меры, направленные на предотвращение таких нападений в соответствии с международными договорами и конвенциями в области гражданской авиации.

Мы высоко оцениваем деятельность Международной организации гражданской авиации и введение в действие правил, методов и процедур с целью защиты гражданской авиации от незаконного вмешательства и обеспечения надлежащей эффективности таких мер в противостоянии нарастанию террористических угроз.

Ангола как член ИКАО тесно сотрудничает с этим учреждением с целью согласования своей национальной практики и процедур с директивами ИКАО, в частности в отношении транспортной инфраструктуры и технических знаний. Мы приняли целый ряд мер и законодательных актов для проверки и контроля в секторе гражданской авиации путем включения норм, предписанных ИКАО, в национальное законодательство. Эта инициатива находится в авангарде наших усилий в качестве средства содействия защите и безопасности гражданской авиации. Реорганизация Национального института гражданской авиации в целях обеспечения эффективного и надежного механизма регулирования; реформа Национальной компании по мониторингу аэропортов и воздушного транспорта для эффективного управления аэропортами; и реструктуризации авиакомпании «ТААГ — Ангола Эйрлайнз» - вот некоторые меры, принятые в соответствии с рекомендациями ИКАО.

Приняв резолюцию 2309 (2016), соавторами которой мы с удовольствием стали, Совет Безопасности направляет недвусмысленный сигнал о важности борьбы с угрозой, создаваемой террористическими группами для гражданской авиации. В ней также подчеркивается важное значение надлежащих параметров безопасности для гражданской авиации, укрепления технического сотрудничества и уменьшения угрозы нападений в рамках глобальной борьбы с терроризмом.

В заключение мы хотели бы подтвердить приверженность Анголы работе по осуществлению эффективных мер по противодействию и смягчению этой угрозы, в частности путем укрепления партнерских отношений и применения норм и стандартов, установленных Международной организацией гражданской авиации, в целях укрепления безопасности в этом жизненно важном секторе современной жизни.

Председатель (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово министру иностранных дел Украины для еще одного заявления.

Г-н Климкин (Украина) (*говорит по-английски*): Я хотел бы сделать несколько замечаний в ответ на слова делегации России.

Во-первых, позвольте мне напомнить всем присутствующим в этом зале, особенно тем, кто предпочитает удобно забыть о том, что произошло два года назад. Если бы не российское оружие, присутствие российских войск и последовательные усилия по подпитыванию военного конфликта в регионе Донбасса, нам было бы не нужно обсуждать взрыв самолета, следовавшего рейсом MH17.

Во-вторых, Украина в полной мере сотрудничает со всеми международными партнерами по этому вопросу. Не думаю, что какая-либо сторона может высказать какие-то замечания в связи с нашей готовностью к сотрудничеству. Возникла проблема с доступом к месту крушения, самолета, выполнявшего рейс MH17; доступу помешали люди не в форме украинской военной форме, а в другой форме. Мы сразу настаивали на немедленном доступе, но по каким-то причинам этого не произошло.

В-третьих, в прошлом году весь мир стал свидетелем того, как Россия наложила вето на попытку учредить международный трибунал по MH17. Украине нечего скрывать. Мы хотим, чтобы истина была установлена, и чтобы виновные были привлечены к ответственности; но эти усилия потерпели неудачу. Почему? Мы все знаем, что произошло. Целый ряд делегаций также присутствовали здесь в прошлом году.

И наконец, переходя к другой теме, мы весьма признательны Российской Федерации за новую практику раскрытия всему сообществу Организации Объединенных Наций, публично в этом зале, подробностей текстов, согласованных членами Совета. Это позитивный шаг в направлении осуществления транспарентности, и мы с нетерпением ожидаем продолжения этой практики со стороны России.

Председатель (*говорит по-английски*): Постоянный представитель Российской Федерации попросил слова для дополнительного заявления.

Г-н Загайнов (Российская Федерация): Г-н Председатель, мне хотелось бы очень коротко обратиться еще раз к делегации Украины. Здесь проходит серьезное мероприятие, обсуждается борьба с терроризмом. Настоящим терроризмом, а не тем, в котором вы оскорбительно пытаетесь обвинить жителей Востока вашей страны. Хотелось бы призвать вас подключиться к этой важной работе вместо того, чтобы продолжать спекулировать на этой теме и на человеческих трагедиях в политических целях.

Председатель (*говорит по-английски*): Сейчас я предоставляю слово министру иностранных дел Украины для еще одного заявления. Я хотел бы призвать к скорейшему прекращению этого обмена замечаниями.

Г-н Климкин (Украина) (*говорит по-английски*): Я приношу извинения. Недавно мы стали свидетелями классического примера попытки переложить вину и извратить суть ситуации. Я никогда никого не упоминал или не обвинял, включая граждан, проживающих в восточной части нашей страны. Если я ошибаюсь, пусть меня поправят, я был бы лишь рад. Я говорил, в первую очередь, о российской военной агрессии, а затем о терроризме. Именно с этим мы столкнулись — с государственным терроризмом. Возможно, у нас различные взгляды на это, но именно так это видит Украина.

Заседание закрывается в 12 ч. 15 м.